

■ 平成25年2月14日～2月15日 地域交通対策等特別委員会県外調査

【調査目的】

リニア中央新幹線の間駅誘致に向けた取組及び中間駅を活用した駅周辺のまちづくりについて候補地の事例を調査

1 2月14日（木） 神奈川県及び相模原市

【調査概要】

・平成23年6月、JR東海が神奈川県内の中間駅を相模原市域に設置することを公表したのを受け、誘致地区については、広域交通ネットワーク、まちづくり及び技術的な観点から総合的に判断することとした。

・現在、県央・湘南地域圏の活性化への取組として、北のゲートと南のゲートを結ぶJR相模線・さがみ縦貫道路の建設に取り組んでおり、JR東海から示された橋本駅、相模原駅、南橋本駅の3駅を比較検討を行った。

・その結果、交通利便性においては、既存鉄道3路線（横浜線、相模原線、京王線）が乗り入れ、また、平成25年度に供用が予定されるさがみ縦貫道路の城山ICへ5km圏内にあり、交通アクセスがよく、輸送力が高く、さらに土地利用状況においても、南側に県立相模高校跡地があり、駅周辺は産業集積などのポテンシャルや将来の発展性が非常に高く、新たなまちづくりの展開が可能である橋本駅が、もっともリニア中間駅に有望と判断した。

・平成24年2月、知事と相模原市長が橋本駅周辺への駅誘致について合意し、同3月にリニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会が臨時総会を開催し、駅誘致地区を橋本駅周辺とすることを決議した。

・周辺のインフラ整備と併せてまちづくりを行ってきたが、リニア中間駅ができると今までのまちづくりと大きく異なってくるため、多方面からの検討が必要となってくる。

・今後は、県全体が一丸となって、駅を誘致するとともに、多くの人々が降りたくなるような、魅力あるまちづくりを進める。



【質疑応答】

Q：候補地は相模原市1カ所だったのか。

A：神奈川県を通過する部分は山梨の実験線が延長されているため、実質的には決まっていた。環境配慮書が、計画書の前に出された段階で、徐々に計画を絞っていく。その段階で1市に絞られた。

Q：地下駅の場合は、まちづくりが比較的狭い範囲になるのか。

A：駅本体が2ヘクタールと言われている。地下駅の場合上は道路でもなんでも多目的に使える。それ以外の交通広場、アクセス道路は同じように整備していかなければならない。

Q：奈良県では人口が減少している。また、開業が平成35年であることから、相当人口が減っていると想定される。相模原市の場合は、人口減少をどの程度加味されているか。

A：相模原市は今約70万人。全国的な傾向は避けられないので、今後は微減となる見込み。分散型のまちづくりをしているので、そんなに大きな人口減は想定していない。

また、リニア中央新幹線の乗降圏域に埼玉県も含めているため、そんなに大きな乗降件数の減は想定していない。県外も含めて全体のエリアの中での人口増減を考えている。

Q：議会においても議論が色々あったかと思うが、全会派を挙げて進めていこうということになったのか。議会の議論の様子はどうだったか。

A：市議会は基本的には賛成。一部反対の方もいる。リニアの安全性、電磁波などに難色を示されている。全体的にはやって行くべきではないかという大勢になっている。

神奈川県議会は1名を除いて賛成。

Q：相模原市でまちづくりをするにあたってどのくらいの予算が必要か。

A：単純に駅だけつくったのではだめ。アクセス道路も必要になる。在来線の駅が地上にあり、リニア中間駅が地下にあるため、その乗り換えも考えなくてはならない。遠方から

くる方が駐車場に車をおいて、名古屋へ行くという想定もしなくてはならない。振れ幅がかなりあるので、難しいが、駅のスペックをどう考えるかによって変わってくる。新幹線の駅でも駅だけしかない場合もあるし、横浜駅のように大規模な商業施設や、高規格道路があったりする。今後、正式な発表をさせていただく予定。

Q：名古屋までの開業はあと15年だが。

A：後3～4年でまちづくりのスペックを決めていかないと間に合わない。

Q：地下の工事期間はどのくらいか。

A：JRから聴いているところでは、駅の工事に約10年かかるらしい。

地下は3層構造。地下1階、2階部分は活用してくださいとされている。そこが駐車場や商業施設になる。県と相模原市でどう有効利用をするのか、知恵を出しながら行きたい。既存の在来線との連絡通路は極めて重要。



2 2月15日（金） 山梨県議会

【調査概要】

- ・JR東海から計画段階環境配慮書により、中間駅設置の考え方が公表され、駅の形態、設置の条件が示された。
- ・駅の形態は2面4線島式ホームと上下亘線を設置し、長さは約1km。設置条件は直線区間、かつ水平区間であること。高規格道路との結節、既存の鉄道駅に近接するなどの高い利便性が確保されること。著しく高い高架構造とならないこと。交通広場、駐車場などの用地確保が可能であること等。
- ・県内の候補地として、釜無川西部、甲府盆地南部、笛吹川東部丘陵部、山梨リニア実験センター周辺の4箇所のうち、平成23年6月の期成同盟会臨時総会で、駅位置は甲府盆地南部との説明が行われた。これを受けて、山梨県は、総合的に判断して大津町周辺が望ましいと11月の期成同盟会臨時総会においてJR東海に要望した。
- ・県は、平成24年12月、リニア活用基本構想（素案）を策定し、リニアを活用した県土づくりとして、①リニア新駅及び周辺の整備、②県内各地とのアクセス強化、③リニアを活かした活性化政策を柱とした。
- ・リニア中央新幹線の開業は、首都圏、中京圏、関西圏など、大都市圏との時間距離を大幅に短縮し、地域交流の広域化をもたらすとともに、新規定住の促進や新たな企業の進出など、多方面で飛躍的な発展をもたらすものと期待している。



【質疑応答】

Q：奈良県でも4市が誘致に名乗りを上げている。どのように決定をしたのか。

A：JR東海から示された「計画段階環境配慮書」に比較検討したのがあるが、JR東海は技術的な観点を重視。実験線を活用すること、勾配等技术的なことを考慮すると、山梨南部となった。

Q：奈良県も甲府とよく似た盆地で周囲を山で囲まれている。どちらかと言えば、高低差のない平らな地形である。周辺に人口が密集しており、かつそれだけの土地を確保できるのかどうか、用地の確保はどうか。

A：人家や公共物は避けなければいけない。今の現状は農地で、あまりそういう問題がないと考えている。

Q：実験線があるので、候補地が絞りやすかったのではないかと。奈良県の場合は20km幅が決まっていなくて、直線があって、後は西に向かうだけということで、ちょっとそ

これは違うのかと。このルートで実験線を延ばすということは、いつ頃決まったのか、また、帯が南アルプスをまっすぐに突き抜けないで、くねって南に曲がっているのは、何か理由があったのか。

A：実験線については、前の知事の時に決まった。リニアは半径8 kmの円でないとカーブをきれない。山梨県の地盤の関係でそこを通ることはできない。8 kmの範囲でそこを避けながら、南アルプスに向かうということとなった。

【現地調査の実施】

リニア中間駅候補地を視察(甲府市大津町地区)



【調査概要】

- ・中央自動車道、新山梨環状道路 整備中、県内主要地域から1時間以内に来れるアクセスを目指す。
 - ・新駅の位置は、今年の秋に細かなルートが決定される鎌田川、流川と道路に囲まれた区域に新駅が決定されると考えており、約35ヘクタールである。
 - ・大部分が市街化調整区域+農業振興地域の農用地区域内の農地（いわゆる農振青地）で、今後の協議が重要となってくる。
 - ・細かなルートが決まる秋口から本格的な作業が始まる予定。平成25年度には基本構想から踏み込んだ土地利用の基本方針を定める予定。
- 駅の整備については、空港的な要素も考慮しながら、考えていく必要がある。中央道が近いので、車によるアクセスと鉄道のアクセスを併せて考えるが、特に駐車場の確保が今後の課題。
- ・リニアの明かり区間は東京一名古屋で約38 km。内、甲府盆地の明かり区間が約20 km。
 - ・観光に寄与できる整備をJRに要望していきたい。地上20 mくらいに駅ができる。それより、少し高い展望施設を考えている。

【質疑応答】

- Q：騒音、風圧とか近隣に及ぼす影響はどうか。20 mの高さでは影響は少ないか。
- A：JR東海は幅22 mで用地買収を行う。その周りに3 mの緩衝体を設ける。騒音は概ね70デシベル程度の予想。フードを設けて、騒音風圧などの対策を考えている。
- Q：東京一甲府間は時間にして何分ぐらいか。
- A：25分程度で、途中の相模原駅に止まる想定。交通アクセス30分圏域を目指し、概ね1時間あれば東京に着ける予定。

3 2月15日（金） リニア実験線（山梨県笛吹市石和町窪中島）

【調査概要】

- ・昭和37年に始まったリニアモーターカーの研究開発は、平成9年に宮崎実験線から山梨リニア実験線へと研究の場を移し、現在は、超電導リニアの車両開発、電力供給装置、列車コントロール装置、安全管理システムの開発など、リニア技術の確立に向けた試験が行われている。
- ・平成15年には、有人走行で世界最高速度581 km/hを記録し、平成21年7月には、

国の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会において、営業線に必要となる技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様や技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となったとの評価を得るなど、その実現に向け大きな成果をあげている。

- ・山梨リニア実験線については、設備が実用レベルの仕様に全面的に更新されるとともに、平成25年度中には、42.8kmまで実験線が延長される予定。

- ・先行区間の18.4kmでは、実際にリニアを走行させた試験を繰り返しており、既に完成。現在、残りの甲府側16.6kmと、東京側7.8kmの工事を行っている。16.6kmのうち16kmは鉄道運輸機構が建設を担当、その他の区間については、JR東海が建設を進めている。

- ・16kmの内12kmがトンネルで、残りの4kmが盛り土、切り土による工事となっている。ただし、明かり区間の大半はフードと言って、コンクリート性の蓋をかぶせることになっているため、乗っている方からするとずっとトンネルの中のような状況になる。

- ・実験線の42.8kmについては、笛吹市、大月市、都留市、上野原市の4市にまたがっており、トンネルの掘削、路盤の生成、橋脚、橋桁等はほぼ完成しており、鉄道運輸機構とJR東海で構造物のチェックをしている段階。

- ・この更新・延長後は、新型車両の長大編成車両によるトップスピードでの長距離走行が行われるとともに、長大トンネルの走り抜けなど技術的課題への対応や保守体系の確立など、超電導リニアの実用化に向けた確認試験が行われている。



【質疑応答】

Q：勾配の限度はどのくらいか。

A：上っていく下りは、4%。物理的にはそれ以上であっても出来ないことはないが、4%を限度としている。半径は最小で8000m。機構が施工している区間では、最小が2万mとなっている。

Q：今の高台から、農振地域の予定地まで相当高低差があるのではないか。

A：ほぼ4%で下がっている。駅あたりが20mの高架橋になるので、そのまま進んでいくと思う。